



(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
02.01.1997 Patentblatt 1997/01

(51) Int. Cl.⁶: **B60R 16/02**

(21) Anmeldenummer: 96107325.1

(22) Anmeldetag: 09.05.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

(30) Priorität: 26.06.1995 DE 19523109

**(71) Anmelder: MERCEDES-BENZ AG
70327 Stuttgart (DE)**

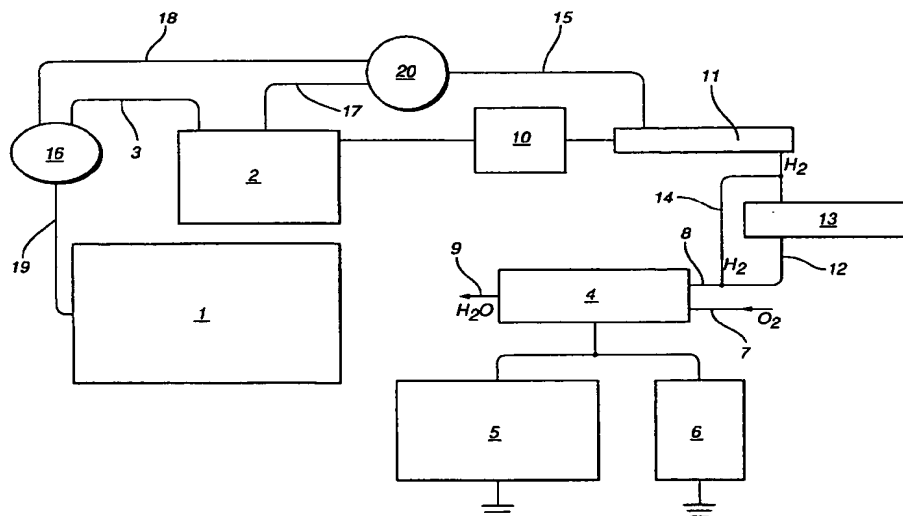
(72) Erfinder:

- Abersfelder, Günter, Dr.
71066 Sindelfingen (DE)
- Buchner, Helmut, Dr.
73666 Baltmannsweiler (DE)

(54) Stromerzeugungssystem für ein Fahrzeug mit Brennkraftmaschine

(57) Die Erfindung betrifft ein mittels einer Brennkraftmaschine angetriebenes Kraftfahrzeug, welches zur Erzeugung von elektrischer Energie zum Betreiben von elektrischen Verbrauchern anstelle einer Lichtmaschine ein Brennstoffzellensystem aufweist. Zur Versorgung der Brennstoffzelle mit Brenngas kann

Wasserstoff aus dem flüssigen Kraftstoff für die Brennkraftmaschine abgespalten werden. Die verbleibenden Kraftstoffbestandteile können entweder direkt in der Brennkraftmaschine verbrannt oder als flüssiges Kondensat in den Kraftstofftank zurückgeführt werden.



EP 0 751 045 A2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Stromerzeugungssystem für ein Fahrzeug mit Brennkraftmaschine gemäß Patentanspruch 1, sowie ein Verfahren zum Betreiben eines solchen Systems.

Bei herkömmlichen Fahrzeugen ist zur Erzeugung von elektrischer Energie eine Lichtmaschine vorgesehen, die von der Brennkraftmaschine angetrieben wird. Der von der Lichtmaschine gelieferte Strom wird zum einen den elektrischen Verbrauchern im Fahrzeug zur Verfügung gestellt. Zum anderen dient die Lichtmaschine auch zum Laden der Fahrzeugbatterie.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Stromerzeugungssystem für ein Fahrzeug mit Brennkraftmaschine zu schaffen, durch welches der Strom für die elektrischen Verbraucher bei verringertem Kraftstoffverbrauch und unabhängig von der momentanen Drehzahl der Brennkraftmaschine zur Verfügung gestellt werden kann. Außerdem ist es Aufgabe der Erfindung, ein Verfahren zum Betreiben eines solchen Systems zu schaffen.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruchs 1 beziehungsweise 8 gelöst.

Die Verwendung eines Brennstoffzellensystems anstelle einer Lichtmaschine in einem Fahrzeug mit Brennkraftmaschine weist den Vorteil auf, daß der benötigte Strom aufgrund des besseren Wirkungsgrades der Brennstoffzelle mit deutlich verringertem Kraftstoffverbrauch bereitgestellt werden kann. Außerdem kann die Leistung der Brennstoffzelle unabhängig von der Drehzahl der Brennkraftmaschine eingestellt werden, so daß die momentan erzeugte elektrische Leistung an den jeweiligen Bedarf angepaßt werden kann. Bei Verwendung eines solchen Systems ist es vorteilhaft, mechanische Antriebe von Nebenaggregaten, wie zum Beispiel Lüfter oder Klimakompressor, durch Elektroantriebe zu ersetzen. Dadurch kann der Kraftstoffverbrauch weiter verringert werden.

Schließlich bietet eine Brennstoffzelle die Möglichkeit, elektrischen Strom auch bei abgeschalteter Brennkraftmaschine bereitzustellen, so daß Verbesserungen, beispielsweise bei der Klimatisierung des Fahrzeugs, ermöglicht werden.

Im folgenden wird der Aufbau eines solchen Stromerzeugungssystems anhand einer Prinzipzeichnung näher erläutert.

Das nicht näher gezeigte Fahrzeug wird mit Hilfe einer Brennkraftmaschine 1 angetrieben. Zur Versorgung der Brennkraftmaschine 1 mit flüssigem Kraftstoff ist ein Kraftstofftank 2 und eine Kraftstoffleitung 3 vorgesehen. Zur Erzeugung von elektrischer Energie ist außerdem eine Brennstoffzelle 4 im Fahrzeug angeordnet. Vorzugsweise kann hierfür eine H_2/O_2 -Brennstoffzelle mit protonenleitender Membran, im folgenden als PEM-Zelle bezeichnet, eingesetzt werden. Selbstverständlich können jedoch auch andere Brennstoffzellensysteme verwendet werden.

Der PEM-Zelle 4 wird über eine erste Zuleitung 7 Sauerstoff und über eine zweite Zuleitung 8 Wasserstoffgas zugeführt. Der Wasserstoff wird an der Anode oxydiert und der Sauerstoff an der Kathode reduziert. Bei dieser elektrochemischen Reaktion entsteht zwischen den beiden Elektroden eine Spannung. Zur Bereitstellung einer vorgegebenen elektrischen Leistung können viele solcher Zellen durch Parallel- beziehungsweise Hintereinanderschaltung zu einem sogenannten Stack zusammengefügt werden. Bei Verwendung von reinem Wasserstoff und Sauerstoff wird von der PEM-Zelle 4 lediglich Restsauerstoff und Wasser über eine Auslaßleitung 9 abgegeben.

Bei einer solchen Anwendung im Fahrzeug wird der Sauerstoff der PEM-Zelle 4 in Form von Luftsauerstoff zugeführt. Der benötigte Wasserstoff wird vorzugsweise aus dem für die Brennkraftmaschine 1 verwendeten Kraftstoff abgetrennt. Übliche Kraftstoffe, wie zum Beispiel Diesel, Normalbenzin oder auch Methanol enthalten Kohlenwasserstoffe, aus denen auf relativ einfache Art und Weise, beispielsweise mit Hilfe einer Spaltanlage 10, Wasserstoff abgetrennt werden kann. Der genaue Aufbau solcher Spaltanlagen 10 ist prinzipiell bekannt und wird daher hier nicht weiter beschrieben. Im Gegensatz zu bekannten Anordnungen, bei denen eine möglichst vollständige Zerlegung des Kraftstoffs in Wasserstoff und ein sauberes Restgas, das anschließend an die Umgebung abgegeben wird, erfolgt, wird bei der gezeigten Anordnung vorzugsweise nur ein Teil des Wasserstoffs aus dem Kraftstoff abgetrennt und die verbleibenden Kraftstoffbestandteile anschließend in der Brennkraftmaschine 1 weiterverwertet.

Die Abtrennung des Wasserstoffs von den verbleibenden Kraftstoffbestandteilen erfolgt in einer H_2 -Trennanlage 11, wobei der abgetrennte Wasserstoff über eine Versorgungsleitung 12 der PEM-Zelle 4 zugeführt. In dieser Versorgungsleitung 12 kann zusätzlich ein H_2 -Zwischenspeicher 13 angeordnet werden. Dieser H_2 -Zwischenspeicher 13 kann zum einen dazu verwendet werden, beim Fahrzeugstart die PEM-Zelle 4 solange mit Wasserstoff zu versorgen, bis die Wasserstoffversorgung über die Spaltanlage 10 betriebsbereit ist. Zum anderen ist es möglich, die PEM-Zelle 4 auch bei abgeschalteter Brennkraftmaschine 1 zur Bereitstellung von elektrischer Energie weiterhin zu betreiben, wobei in diesem Fall der Wasserstoff aus dem H_2 -Zwischenspeicher 13 zugeführt wird. Im Normalbetrieb kann dann der Wasserstoff auch von der H_2 -Trennanlage 11 unter Umgehung des H_2 -Zwischenspeichers 13 über eine Umgehungsleitung 14 direkt der PEM-Zelle 4 zugeführt werden. Zur Trennung des Wasserstoffs von den restlichen Kraftstoffbestandteilen kann eine beliebige aus dem Stand der Technik bekannte Vorrichtung 11 Verwendung finden, beispielsweise auf der Basis von Metallfolien.

Die in der H_2 -Trennanlage 11 verbliebenen Kraftstoffbestandteile werden über eine Entsorgungsleitung 15 abgeführt. Für die Verwertung dieser Kraftstoffbestandteile stehen mehrere Möglichkeiten zur Verfü-

gung. Flüssige Bestandteile können über eine Leitung 17 in den Kraftstofftank 2 zurückgeführt werden. Gasförmige Bestandteile können der Brennkraftmaschine 1 über eine Leitung 18 entweder direkt oder vorzugsweise über einen Gemischbilder 16, der auch mit der Kraftstoffleitung 3 verbunden ist, zugeführt werden. In diesem Fall ist der Gemischbilder 16 über eine weitere Leitung 19 mit der Brennkraftmaschine 1 verbunden.

In der Entsorgungsleitung 15 kann zusätzlich ein Zwischenspeicher 20 für die verbleibenden Kraftstoffbestandteile vorgesehen werden. Dies hat den Vorteil, daß die verbleibenden Kraftstoffbestandteile zwischengespeichert und erst bei Bedarf der Brennkraftmaschine 1 zugeführt werden können. Für den Fall, daß die PEM-Zelle 4 auch bei Stillstand der Brennkraftmaschine 1 betrieben werden soll, ist die Verwendung eines solchen Zwischenspeichers 20 besonders vorteilhaft. Im Zwischenspeicher 20 können die Kraftstoffbestandteile dann ganz oder teilweise kondensiert und anschließend dem Kraftstofftank 2 zugeführt werden. Die gasförmigen Kraftstoffbestandteile werden dann wiederum über den Gemischbilder 16 der Brennkraftmaschine 1 zugeführt.

Neben dem oben beschriebenen Verfahren mit Hilfe der Spaltanlage 10 können jedoch auch beliebige andere Verfahren verwendet werden, um aus dem Kraftstoff Wasserstoff teilweise oder vollständig abzutrennen, beispielsweise auch durch Reformierung des Kraftstoffs.

Der von der PEM-Zelle 4 erzeugte Strom wird den elektrischen Verbrauchern 5 im Fahrzeug zugeführt. Außerdem kann der erzeugte Strom zum Laden einer Batterie 6, die zum Starten der PEM-Zelle 4 und/oder der Spaltanlage 10 benötigt wird, eingesetzt werden. Eine Lichtmaschine wird bei diesem System nicht mehr verwendet.

Deren Funktion wird vollständig durch die PEM-Zelle (4) wahrgenommen.

Ein Verfahren zum Betreiben des oben beschriebenen Systems wird im folgenden näher erläutert. Da bei der Erzeugung des Wasserstoffs der flüssige Kraftstoff nicht vollständig zerlegt, sondern nur ein Teil des Wasserstoffs abgetrennt wird, müssen die verbleibenden Kraftstoffbestandteile weiterverwertet werden. Hierfür stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Zum einen können gasförmige Reste im Betrieb der Brennkraftmaschine 1 entweder direkt oder über den Gemischbilder 16 zur Verwertung zugeführt werden. Zum anderen können gasförmige Reste auch im Zwischenspeicher 20 gepuffert und erst mit zeitlicher Verzögerung der Brennkraftmaschine 1 direkt oder wiederum über den Gemischbilder 16 zugeführt werden. Möglich ist es hierbei auch, die Reste aus dem Zwischenspeicher 20 nur unter vorgegebenen Betriebsbedingungen zu verwerten. Bleiben bei der Wasserstoffabtrennung flüssige Bestandteile zurück, so können diese als Kondensat dem Kraftstofftank 2 zugeführt werden. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, daß die Kraftstoffqualität, insbesondere die Zündfähigkeit,

durch die Wasserstoffabtrennung nicht übermäßig beeinträchtigt wird.

Die PEM-Zelle 4 kann beliebig lange betrieben werden, solange die Brennkraftmaschine 1 in Betrieb und genügend Kraftstoff vorhanden ist. Der Betrieb der PEM-Zelle 4 ist jedoch nicht, wie bei einer Lichtmaschine, auf die Betriebszeiten der Brennkraftmaschine 1 eingeschränkt. Es ist bei diesem System vielmehr auch möglich, bei Stillstand der Brennkraftmaschine 1 weiterhin elektrische Energie zu erzeugen. Hierzu sind verschiedene Konzepte möglich. Bei einer kurzfristigen Unterbrechung - im Bereich von wenigen Minuten - kann in der Spaltanlage 10 solange Wasserstoff erzeugt werden, bis der Zwischenspeicher 20 durch die verbleibenden Kraftstoffbestandteile gefüllt ist. Bei mittleren Unterbrechungen - im Bereich von 0,5 bis 1,5 Stunden - kann die Spaltanlage 10 abgeschaltet und die PEM-Zelle 4 durch Wasserstoff aus dem H₂-Zwischenspeicher 13 versorgt werden.

Hierbei muß jedoch darauf geachtet werden, daß im H₂-Zwischenspeicher 13 zumindest soviel Wasserstoff verbleibt, wie bei einem Neustart der Brennkraftmaschine 1 benötigt wird. Bei längerfristigen Unterbrechungen bleibt die Möglichkeit, die verbleibenden Kraftstoffbestandteile zu Kondensieren und in den Kraftstofftank 2 zurückzuleiten. Hierbei muß jedoch die Kraftstoffqualität im Kraftstofftank 2 hinsichtlich ausreichender Zündfähigkeit überwacht werden. Als Voraussetzung für den Betrieb der PEM-Zelle 4 bei längerfristigem Motorstillstand kann vorgesehen werden, daß der Kraftstofftank ausreichend, beispielsweise zu mindestens 75%, gefüllt ist. Bei nicht ausreichendem Füllstand besteht nämlich das Risiko, daß durch die Abtrennung von Wasserstoff die Zündfähigkeit des verbleibenden Kraftstoffs so weit verringert wird, daß er für die Verbrennung in der Brennkraftmaschine 1 nicht mehr geeignet ist.

Um dieses Problem zu umgehen kann zur Auffrischung der Spaltfähigkeit die Zugabe von geeigneten Additiven mit leichtsiedenden Komponenten in den Kraftstofftank 2 vorgesehen werden. In diesem Fall kann dann die Spaltanlage 10 relativ einfach ausgeführt werden.

Bei der Inbetriebnahme des Fahrzeugs kann die PEM-Zelle 4 kurzfristig mit Wasserstoff aus dem H₂-Zwischenspeicher 13 versorgt werden. Erst nach einer vorgegebenen Betriebszeit der PEM-Zelle 4 wird dann die Spaltanlage 10 gestartet. Die elektrische Energie zum Starten der PEM-Zelle 4 und/oder der Spaltanlage 10 wird vorzugsweise durch eine Batterie 6 bereitgestellt. Die Batterie 6 kann bei einem solchen System im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugbatterien gegebenenfalls entsprechend kleiner dimensioniert werden.

Um den Wirkungsgrad des Gesamtsystems weiter zu verbessern ist es außerdem möglich, die Leistung der PEM-Zelle 4 den Anforderungen laufend anzupassen. So muß die PEM-Zelle 4 nicht mit konstanter Last betrieben werden, sondern kann in Abhängigkeit vom benötigten Strom eingestellt werden. Hierzu kann ein

Steuergerät vorgesehen werden, das die Solleistung der PEM-Zelle 4 in Abhängigkeit von der Anzahl und dem Bedarf der zugeschalteten elektrischen Verbrauchern 5 vorgibt.

Patentansprüche

1. Mittels einer Brennkraftmaschine (1) angetriebenes Kraftfahrzeug, welches zur Erzeugung von elektrischer Energie zum Betreiben von elektrischen Verbrauchern (5) anstelle einer Lichtmaschine ein Brennstoffzellensystem (4) aufweist.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Vorrichtung (10, 11) zum Abtrennen von Wasserstoff aus dem für die Brennkraftmaschine (1) verwendeten Kraftstoff, eine Versorgungsleitung (12) zur Zufuhr des abgetrennten Wasserstoffs zum Brennstoffzellensystem (4) und eine Entsorgungsleitung (15) zur Zufuhr der verbleibenden Kraftstoffbestandteile zur Brennkraftmaschine (1) und/oder zu einem Kraftstofftank (2) vorgesehen ist.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vorrichtung zum Abtrennen von Wasserstoff aus einer Spaltanlage (10) und einer H₂-Trennanlage (11) besteht, wobei in der Spaltanlage (10) die Spaltung des Kraftstoffes in Wasserstoff und einen Spaltgasrest und in der H₂-Trennanlage (11) die Abtrennung des Wasserstoffes von den verbleibenden Kraftstoffbestandteilen erfolgt.
4. Vorrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Versorgungsleitung (12) ein H₂-Zwischenspeicher (13) vorgesehen ist.
5. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Entsorgungsleitung (15) ein Zwischenspeicher (20) für die verbleibenden Kraftstoffbestandteile vorgesehen ist.
6. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Entsorgungsleitung (15) eine Vorrichtung zum zumindest teilweisen Kondensieren der verbleibenden Kraftstoffbestandteile vorgesehen ist, wobei zwischen der Vorrichtung und dem Kraftstofftank (2) eine erste Leitung (17) zur Abfuhr der flüssigen Bestandteile und/oder zwischen der Vorrichtung und der Brennkraftmaschine (1) eine zweite Leitung (18) zur Abfuhr der gasförmigen Bestandteile direkt zur Brennkraftmaschine (1) angeordnet ist.
7. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Batterie (6) zum Starten des Brennstoffzellensystems (4) und/oder der Spaltanlage (10) vorgesehen ist.
8. Verfahren zum Betreiben eines mittels einer Brennkraftmaschine angetriebenen Kraftfahrzeuges, welches zur Erzeugung von elektrischer Energie zum Betreiben von elektrischen Verbrauchern anstelle einer Lichtmaschine ein Brennstoffzellensystem aufweist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) zumindest während des Betriebs der Brennkraftmaschine (1) betrieben wird.
9. Verfahren nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Leistung der Brennstoffzelle (4) in Abhängigkeit vom benötigten Strom eingestellt wird.
10. Verfahren nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) bei Bedarf auch bei Stillstand der Brennkraftmaschine (1) betrieben wird.
11. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) bei stillstehender Brennkraftmaschine (1) nur solange betrieben wird, bis der H₂-Zwischenspeicher (13) einen vorgegebenen Mindest-Füllstand erreicht.
12. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) bei stillstehender Brennkraftmaschine (1) nur solange betrieben wird, bis der Zwischenspeicher (20) voll ist.
13. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) bei stillstehender Brennkraftmaschine (1) nur solange betrieben wird, bis die Zündfähigkeit des Kraftstoffes im Kraftstofftank (2) einen vorgegebenen Wert unterschreitet.
14. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Brennstoffzelle (4) bei stillstehender Brennkraftmaschine (1) nur solange betrieben wird, bis der Füllstand im Kraftstofftank (2) einen vorgegebenen Wert unterschreitet.
15. Verfahren nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß beim Fahrzeugstart die Brennstoffzelle (4) zuerst mit Wasserstoff aus dem Zwischenspeicher (13) versorgt wird und daß die Spaltanlage (10) erst

nach einer vorgegebenen Betriebszeit der Brennstoffzelle(4) gestartet wird.

16. Verfahren nach Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet,
daß beim Fahrzeugstart die Spaltanlage (10) zuerst
von der Batterie (6) und erst nach einer vorgegebenen
Zeitdauer von der Brennstoffzelle (4) mit elektrischer
Energie versorgt wird.

5

10

15

20

25

30

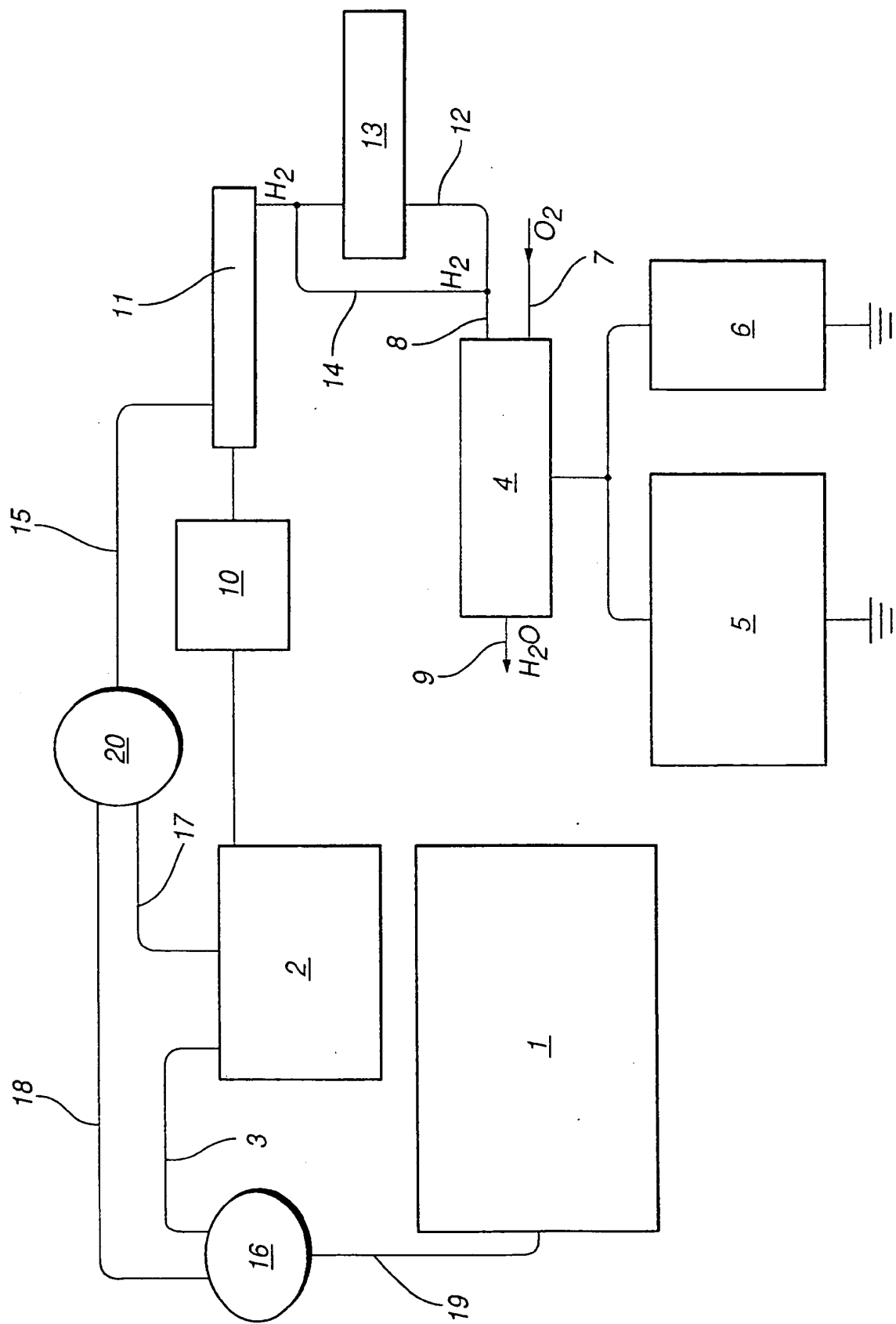
35

40

45

50

55





(11) EP 0 751 045 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
22.03.2000 Patentblatt 2000/12

(51) Int. Cl.⁷: B60R 16/02

(43) Veröffentlichungstag A2:
02.01.1997 Patentblatt 1997/01

(21) Anmeldenummer: 96107325.1

(22) Anmeldetag: 09.05.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

(30) Priorität: 26.06.1995 DE 19523109

**(71) Anmelder: DaimlerChrysler AG
70567 Stuttgart (DE)**

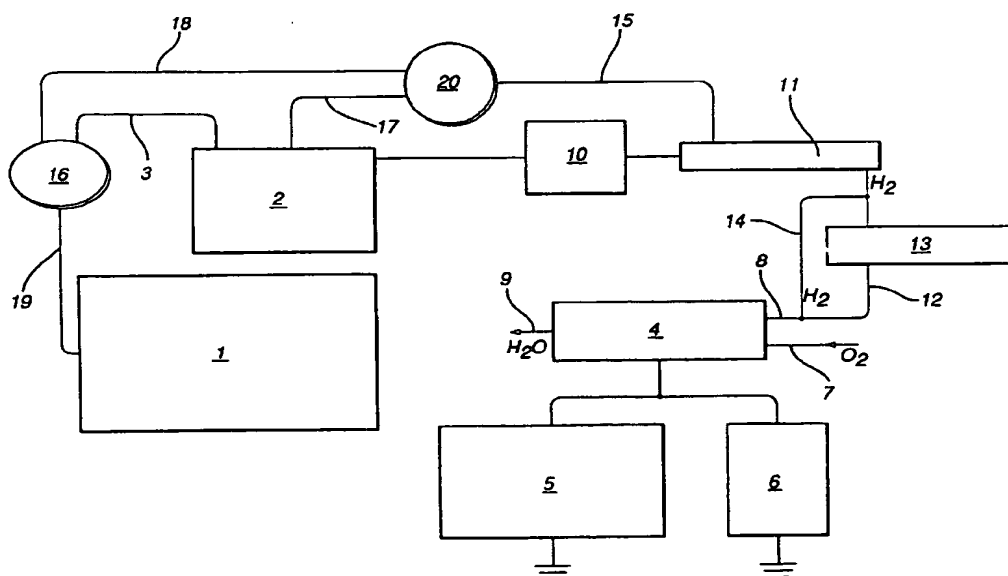
(72) Erfinder:

- **Abersfelder, Günter, Dr.**
71066 Sindelfingen (DE)
- **Buchner, Helmut, Dr.**
73666 Baltmannsweiler (DE)

(54) Stromerzeugungssystem für ein Fahrzeug mit Brennkraftmaschine

(57) Die Erfindung betrifft ein mittels einer Brennkraftmaschine angetriebenes Kraftfahrzeug, welches zur Erzeugung von elektrischer Energie zum Betreiben von elektrischen Verbrauchern anstelle einer Lichtmaschine ein Brennstoffzellensystem aufweist. Zur Versorgung der Brennstoffzelle mit Brenngas kann

Wasserstoff aus dem flüssigen Kraftstoff für die Brennkraftmaschine abgespalten werden. Die verbleibenden Kraftstoffbestandteile können entweder direkt in der Brennkraftmaschine verbrannt oder als flüssiges Kondensat in den Kraftstofftank zurückgeführt werden.





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 10 7325

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
Y	DE 35 28 673 A (NISSAN MOTOR) 13. Februar 1986 (1986-02-13) * Seite 5, Zeile 10 - Seite 6, Zeile 18; Ansprüche 1,2 * * Seite 7, Zeile 28 - Seite 8, Zeile 23 * * Seite 17, Zeile 24 - Zeile 26 * -----	1,8	B60R16/02
Y	US 4 199 713 A (FORSTER HANS-JOACHIM M) 22. April 1980 (1980-04-22) * Spalte 1, Zeile 6 - Spalte 2, Zeile 5 * -----	1,8	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60R H01M
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 1. Februar 2000	Prüfer Areal Calama, A-A
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03/82 (P4/C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 96 10 7325

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

01-02-2000

im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 3528673 A	13-02-1986	JP 61047077 A	07-03-1986
		JP 61047078 A	07-03-1986
		US 4650729 A	17-03-1987

US 4199713 A	22-04-1980	DE 2417436 A	30-10-1975
		FR 2267219 A	07-11-1975
		GB 1483016 A	17-08-1977

EPO FORM P0461

Für nähere Erläuterungen zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)